[Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas](#)
S/C

Versión Taquigráfica N° 1821 de 2003

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO SUBASTA

Exposición de la Comisión Técnica

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de junio de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señora Representante Martha Montaner.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez, Víctor Rossi y Julio C. Silveira.

INVITADOS: Por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Brigadier General Enrique Bonelli, Director General; Coronel Carlos Pena, escribana Bettina de los Santos e ingeniera Teresa Romano.

Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Enrique Medina y arquitecta Rosana Tierno.

Por el Ministerio de Defensa Nacional, doctores Alfredo Maeso, Eduardo Scasso y contadora Alicia Visos.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a la Comisión Técnica que estudia las Bases de la Subasta del Aeropuerto Nacional de Carrasco, integrada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, DINACIA, asistiendo su Director, Brigadier General Enrique Bonelli, el Coronel Carlos Pena, la escribana Bettina de los Santos, y la ingeniera Teresa Romano; por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asistiendo el ingeniero Enrique Medina y la arquitecta Rosana Tierno; y por el Ministerio de Defensa Nacional, asistiendo el doctor Alfredo Maeso, el doctor Eduardo Scasso y la contadora Alicia Visos.

Les cedemos la palabra, salvo que algún señor Diputado quisiera hacer alguna aclaración previa.

SEÑOR SILVEIRA.- Quisiera saber, señora Presidenta, si cuando se tramitó la invitación se adjuntó la documentación que nos proporcionaron las empresas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Así es.

SEÑOR SILVEIRA.- Me tranquiliza saber que los invitados ya conocen los elementos que la Comisión ha manejado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Procederíamos a escuchar el informe de la Comisión.

SEÑOR SCASSO.- Este es un largo proceso que ha tenido varias etapas. Comenzó en 1997 con un proceso licitatorio, que fue anulado, y luego tuvimos un cambio en la política general del Poder Ejecutivo, que había decidido que las obras las iba a asumir el Estado y que se iban a concesionar los tres grandes servicios del aeropuerto: "Free Shop", "Handling" -servicio de interior de aeronaves- y la terminal de cargas.

Se hizo la licitación del "Free Shop" en tiempo récord, en la peor época, y con un precio bastante importante; digo esto porque las publicaciones se hicieron el 15 de setiembre de 2001 -en la misma semana en que cayeron las Torres Gemelas- y el 27 de diciembre del mismo año se abrió la económica, obteniéndose un precio de US$ 14:700.000, aproximadamente -no recuerdo exactamente la cifra-, pero como consecuencia de la situación internacional y de las variaciones en el precio de la moneda, la empresa ganadora decidió retirar esa oferta. Por este motivo, la licitación quedó sin efecto, se ejecutó la garantía de mantenimiento de la oferta -que ascendía a US$ 500.000-, y se emprendió este nuevo camino, que es el de la subasta, que tiene su origen en los artículos correspondientes de la ley de reactivación económica.

En base a esas disposiciones se estructuró, a modo de pliegue, el llamado régimen de gestión integral.

El mismo comprende todos los aspectos que tienen que ver con la ejecución de las obras, tiene anexos de la A a la G -que comprende todo lo relacionado con las obras-, contratos entre el Ministerio de Defensa Nacional y la Corporación Nacional para el Desarrollo, entre la Corporación Nacional para el desarrollo y otros organismos, es decir, la predicción de todos los procedimientos que, finalmente, llevarán a que el oferente que gane la subasta que se llevará a cabo el 25 de junio, se haga con la operación, el mantenimiento, la conservación y la construcción del Aeropuerto de Carrasco.

En términos generales y refiriéndonos a la exposición de la Cámara de Empresas de Aeronavegación, quiero decir que recibimos algunos planteamientos; en algún momento se nos señaló oralmente -aunque no está dicho en el pliego- que no habían sido escuchadas. En realidad, sí fueron escuchadas pero no se les respondió exactamente lo que esperaban. Ellos tienen participación en lo que se llama la Unidad de Control, tienen participación en el Comité de Usuarios, pero no tienen voto. En el Comité de Usuarios se escucha su voz, pero no tienen una participación decisoria en lo que está reservado al Estado.

No sé si se desea formular alguna pregunta al respecto.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Hemos recibido las versiones de los diferentes interesados en este asunto. Me gustaría conocer mejor el papel que va a cumplir -dentro de las preocupaciones generales que tenemos; por supuesto, nosotros no estamos de acuerdo con este sistema, y en la Ley sobre reactivación económica, nosotros, el Encuentro Progresista-Frente Amplio no lo votamos pero de todas maneras esto está en marcha- la Corporación Nacional para el Desarrollo, cuya historia, en estos momentos, está siendo investigada en este Parlamento. Insisto: me importa conocer cómo está jugando en esto la Corporación, que es un agente importante, cuya historia está siendo investigada en el Parlamento. Quisiera conocer los pasos que está cumpliendo y los que va a cumplir allí.

SEÑOR SCASSO.- En mi opinión, el papel es puramente instrumental porque lo único que tiene a su cargo es la constitución de la sociedad anónima, que se llama Puerta del Sur, y que se ocupará de la construcción, conservación, mantenimiento y operación del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Se pensó que este era el organismo que estaba en mejores condiciones para llevar adelante la constitución de la sociedad anónima y se hizo un convenio entre el Ministerio de Defensa Nacional y la Corporación Nacional para el Desarrollo para que la Corporación hiciera la sociedad anónima. Y, luego, se hizo un convenio entre el Ministerio de Defensa Nacional y la sociedad anónima -ya no la Corporación- por el cual dicho Ministerio le transfiere las facultades que tiene sobre el mencionado Aeropuerto para que las acciones de esa sociedad sean subastadas.

Esta es la participación que ha tenido la Corporación; también ha participado en lo que ha sido la discusión del proyecto. Hemos querido que la discusión del proyecto tuviera la máxima transparencia posible; como es de conocimiento de todos, está íntegramente publicada en la página de la DINACIA en Internet y también en la página "web" de la Corporación Nacional para el Desarrollo que, a su vez, efectuó unos CD que contenían información complementaria sobre aspectos técnicos.

Esa ha sido la única participación que ha tenido y no tendrá ninguna otra en el futuro.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Un saludo a la delegación. Creo que este es un tema sumamente importante.

Como aquí se ha dicho, nosotros integramos la bancada de Diputados del Encuentro Progresista-Frente Amplio y en lo que se denominó ley de reactivación económica o productiva votamos en contra de los articulados referentes a la posible subasta o concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y fundamentamos extensamente y con documentación el porqué de no estar de acuerdo con este tipo de iniciativa del Poder Ejecutivo. Manejamos números que nos fueron proporcionados por operadores del Aeropuerto, que en realidad demostraban fehacientemente la inconveniencia de subastar el Aeropuerto Internacional de Carrasco, haciendo un símil de la inconveniencia que supuso subastar la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo. Eso fue parte de una política de una concesión de Gobierno que nosotros no compartimos sino que rechazamos, pero siendo tolerantes con las normas democráticas que nos rigen, tuvimos que admitirla dado que cuando se consideró ese tema -a nuestro juicio muy importante- primaron las mayorías democráticas, aunque no nos haya gustado.

Por otra parte, desde todo punto de vista defendemos, defendimos en su oportunidad y lo seguiremos haciendo, lugares estratégicos como es en este caso el Aeropuerto Internacional de Carrasco; quienes habilitaron e iniciaron la construcción de ese aeropuerto, tuvieron una visión estratégica de país y de Estado, aun con un montón de situaciones y de inconvenientes generados quizás por no estar a tono o no tener una administración eficiente. Decimos esto porque en esta misma Comisión han comparecido otros organismos que también operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco que han dejado documentación -la tenemos en nuestro poder- en la que se demuestran algunas contradicciones, idas y venidas, marchas y contramarchas que en definitiva, cuando se pasa raya, terminan marcando signos de pesos o de dólares -como se quiera entender- y todo en detrimento del Estado uruguayo.

Los otros días nos pareció de recibo escuchar en una de las reuniones ordinarias de esta Comisión a quienes representaban a la Cámara de Comercio de la Aeronáutica que opera en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, quienes nos dijeron lo que piensan al respecto y cómo ven ellos esta situación. En virtud de que no ha habido interés de parte de posibles oferentes en cuanto a la subasta -si no me equivoco, ha sido pospuesta y se llevará a cabo el 25 de junio-, en la situación en que está el país nos parece que es una suerte de regalía y me hago cargo de lo que digo; siempre digo lo que pienso en el error o en el acierto y también sé disculparme si me equivoco. Parece una regalía porque en cuanto a las bases que se han sentado, por lo menos en lo general, no tenemos un documento. El otro día, los amigos de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica nos hablaron de un primer proyecto en cuanto a las bases de lo que podría ser la subasta, pero después nos dijeron que se estaba haciendo otra redacción y no sé si nos informaron bien. Seguramente los invitados nos podrán aclarar cuál es la situación. Eso nos hacía acordar a que cuando se subastó la playa de contenedores del Puerto de Montevideo, apareció una propuesta, pero terminamos enterándonos de cuál era la matriz y todo el marco de la subasta en su versión número 39, porque aparentemente las autoridades portuarias no daban con los elementos que permitieran poner en subasta pública un lugar tan estratégico a nuestro juicio como lo es el Puerto de Montevideo.

Quizás ustedes, que están en la parte de conducción de lo que es nuestra única y principal terminal aeronáutica -por lo menos hasta el 25 de junio todo lo indica así-, nos puedan brindar un poco más de información, de repente no siendo tan puntuales -lo decimos con todo respeto- porque en realidad tenemos voracidad por saber un poco más sobre este tema y sobre cómo se han desarrollado los acontecimientos. Vamos a estar atentos a este proceso licitatorio porque en realidad no nos merece ningún tipo de confianza la Corporación Nacional para el Desarrollo ni todos los organismos que de esta puedan crearse -como la recientemente creada Corporación Mundial del Uruguay- por las razones que esgrimía mi colega, el señor Diputado Domínguez, y porque tenemos documentación que funda los dichos que estamos expresando en esta reunión.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Nosotros manifestamos un deseo que es que el éxito de esta operación tenga la misma culminación que la terminal de contenedores, donde su subasta permitió al Uruguay tener US$ 17:000.000 para inversión en la educación pública, en la mejora edilicia de locales en distintos lugares del país.

Días pasados estuvimos con el señor Ministro Cáceres y con las autoridades de CODICEN y de Secundaria firmando el convenio para hacer la obra en mi departamento de un liceo en la que se invierten US$ 75.000 y se hace realidad un sueño largamente anhelado. Me parece que lo importante es que los hechos demostrarán lo que será la realidad de una operación que desde el objetivo de Gobierno se buscaba tener: una terminal aérea que permita a Uruguay tener una buena presentación desde el momento en que se llega y se pisa suelo uruguayo.

Queremos dejar constancia de que en definitiva cada uno puede tener su apreciación -todas son válidas- pero después estará la demostración de los hechos.

Finalizo diciendo que ojalá después de todo este trabajo en que hay tres grupos unidos por un objetivo, se cumpla el fin por el cual votamos la ley de reactivación, que ha tenido éxito en distintos artículos y capítulos, y que sea algo positivo para el Uruguay. Exhortamos a que puedan culminar de la mejor manera y a que de lo que surja de esta reunión puedan sacar datos positivos para el perfeccionamiento de esta subasta.

SEÑOR ROSSI.- La información que tiene la Comisión es muy limitada y eso nos hace ser muy cautos en el momento de hacer valoraciones. Podemos sacar conclusiones generales y hasta sabemos en qué vamos a coincidir y en qué vamos a discrepar con otros colegas -porque el tiempo ha hecho que nos conozcamos bastante en nuestras formas de pensar y razonar-, pero tenemos poca información sobre esta modalidad concreta que se extiende al Aeropuerto Internacional de Carrasco y que va a definir su futuro por un buen tiempo, y sobre los resultados de esa experiencia. Y no queremos convertirnos en voceros de otros sectores, de otros intereses y de otras visiones, porque nuestra obligación es formarnos una opinión a partir del conocimiento del conjunto de los hechos y tratar de decidir lo que más convenga al país, que puede no encajar necesariamente con las expectativas de sectores particulares o no.

En ese sentido, nos pesa mucho la responsabilidad de tomar decisiones con respecto a una herramienta estratégica en el desarrollo del Uruguay, sea cual sea la suerte que el país tenga. El Aeropuerto Internacional de Carrasco no tiene sustituto que fácilmente se pueda desarrollar y que brinde iguales oportunidades y posibilidades de competencia. Por esto, los efectos de una decisión tomada en el acierto o en el error no se limitan a la partida resultado de la subasta y que reciba el Estado uruguayo por una sola vez, porque las consecuencias en el desarrollo de la economía del país son permanentes y el papel estratégico que juega el Aeropuerto es insustituible a corto plazo. Si estamos discutiendo todo esto para la ya tanta veces postergada refacción y modernización del Aeropuerto es porque está absolutamente descartada la idea de desarrollar otro emprendimiento similar en el mismo punto o en otro de la República.

Por eso, dadas las fechas que se anuncian y más allá de alguna expectativa sobre postergación, necesitaría recibir una información más extendida de cuáles son los objetivos que se han planteado no sé si a nivel de la Comisión o antes de designarla. A lo mejor los objetivos se plantearon antes y no es a ustedes a quienes se los tengo que pedir. Sabemos cuáles son los objetivos que en su momento planteó el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en esta Comisión y sabemos que muchos no se concretaron y exigieron modificaciones posteriores, entre otras, este instrumento que se pretende extender.

Por otra parte, quiero saber cuáles son las bases de este proceso y que seguramente fueron instrumentadas para avanzar en la dirección de esos objetivos.

Por último, queremos conocer las expectativas de evolución en el caso de que la subasta tuviera éxito y se pudiera concretar esta transferencia de responsabilidad en cuanto a la operación del Aeropuerto y sus distintos servicios. ¿Cómo se van a ir alcanzando los objetivos definidos en un ensayo que seguramente la Comisión habrá hecho, para visualizar el rumbo que queremos recorrer y también -lo digo francamente- para tener elementos que después nos permitan comparar la realidad con las mejores intenciones que se puedan expresar en este proyecto.

En lo personal estoy abierto a considerar alternativas de este tipo para distintas actividades del país pero estoy precavido respecto de los resultados concretos que ha obtenido Uruguay de esas distintas experiencias de asociación o de tercerización. Tenemos una experiencia de subasta -creo que prácticamente es la única- que se califica muy bien en cuanto a su resultado -un acto- y que tiene algunas interrogantes respecto al cumplimiento de los objetivos, más allá de que hasta ahora no tenemos elementos que nos permitan afirmar que la iniciativa ha fracasado. No; todavía no. Tenemos interrogantes. Pero a excepción de este proyecto y sin detenernos en cuál fue la suerte de los fondos que surgieron de la subasta de la playa de contenedores -otro capítulo que daría para charlar bastante, pero no es el tema de la reunión-, la verdad es que podemos recorrer una larga serie de experiencias de asociación y de tercerización y en general nos ha ido mal, muy mal y en algunos casos han fracasado totalmente, no solo porque han fracasado los objetivos sino porque los procesos se han hecho insostenibles y Uruguay ha tenido que volver a empezar con recursos propios y desde puntos bastante más deteriorados que al origen de las negociaciones.

Por eso, se comprenderá nuestras prevenciones con respecto a este proceso y la necesidad de tener más información. Podemos aceptar y darnos cuenta de que somos responsables de no haber pedido antes esa información para profundizar en ella. Pero ya que la Comisión decidió realizar esta invitación, necesitamos recibir esa información y si no es posible desarrollarla porque el tiempo no lo permite o porque el camino no es el más indicado, pueden hacérnosla llegar lo antes posible para profundizar en ella rápidamente y volver a reunirnos para analizar mejor un paso que no tiene retorno y, por lo tanto, cada uno tiene que hacer bien la cuota parte que le corresponde.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos muchísimo que estén aquí, compartiendo este intercambio muy interesante entre nosotros y la Comisión integrada por distintos ámbitos que está trabajando en la subasta del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Creo que aquí hay planteado un tema filosófico, profundo. Con el señor Diputado Rossi -a quien tanto estimo- tenemos una visión diferente a la de otros integrantes de la Comisión y que no se trata de la concesión sí o concesión no, porque la fuerza política a la que corresponde nuestro compañero Rossi, realmente tiene mucha experiencia en ese tema. Pero no deja de ser algo interesante para poder hacer un seguimiento de todas estas cosas que han venido sucediendo, porque como sabemos, desde el año pasado a la fecha, Uruguay ha tenido un escenario de transformación y de cambio muy vertiginoso. Muchas veces los legisladores sentimos que legislamos y que quedábamos "démodé" o fuera de tiempo porque la realidad nos sacude y tenemos que estar adaptando o corrigiendo una nueva legislación porque los hechos superan los tiempos, el raciocinio y hasta la imaginación.

Sigo afirmando que quienes votamos la ley de reactivación económica -entre ellos nuestra fuerza política- asumimos ese hecho con responsabilidad y apostamos a un Estado que quería seguir cubriendo las niveles esenciales de la población, servicios de los que no se iban a hacer cargo los privados hacer como, por ejemplo, la educación, la salud y la vivienda. Por lo tanto, muchísimos de estos temas tenían que pasar a manos de concesiones, de subastas, de tercerizaciones o de la conjunción del capital público con el privado. Fue la forma que encontramos que el país tenía para salir, esto es, una desembocadura natural a los acontecimientos que evidentemente estaba sufriendo la región entera: una crisis económica que no queríamos que aparejara también una crisis social.

Entendíamos que el Estado debía seguir siendo un ente testigo y dando la normativa jurídica para que se desarrollaran las políticas desde el punto de vista económico y que no se desatendiera las políticas sociales para las que no íbamos a conseguir privado que viniera hacerse cargo; de esta manera el sector más vulnerable de los uruguayos y de nuestra sociedad seguiría contemplado. Por eso es que filosóficamente votamos -no vamos a hacer una disquisición de lo que fue la ley de reactivación en su momento- este tipo de modalidad diferente para poder seguir operando en la economía de un país y de una región en crisis, para no perder competencia. Asimismo, para que Uruguay no siguiera dejando las políticas sociales -aspecto en el que nuestro país se destacó a lo largo de todo el siglo pasado y por el que está tratando de hacer un gran esfuerzo-, porque de ninguna manera íbamos a atraer a los privados para que invirtieran.

Creo que la política de la subasta de la Terminal de Contenedores del Puerto nos ha dado un resultado porque se ha visto incrementado el flujo y la densidad de contenedores, la operativa, se ha abatido el gasto y se ha podido hacer inversiones en la playa de contenedores y en las grúas móviles que tanto necesitábamos, ya que solamente podíamos contar con una de ellas para hacer una operativa rápida en el Puerto. Por lo tanto, se

trataba de no tener un costo que provocara la detención de las embarcaciones esperando que se hiciera la operativa técnica perdiendo entonces competitividad; de otra manera el Puerto de Montevideo iba a ser sustituido. Lamentablemente, se trata de una ley feroz del mercado, no porque la impongan el Gobierno o el Estado sino porque son las reglas de juego económicas y la globalización a las que el país hoy se enfrenta.

Por un lado, creo que estuvimos en lo cierto cuando votamos la ley de reactivación económica y la subasta de la Terminal de Contenedores del Puerto. Por otro lado, estamos aquí para escuchar la problemática de la subasta del Aeropuerto Internacional de Carrasco que tiene fechas que apremian. Oportunamente tuvimos en esta Comisión la visión de la Cámara de Comercio de Aeronáutica y nos parecía importante tener la opinión de la contraparte, aunque no tanto, porque una vez que esta operativa salga con éxito trabajarán todos juntos en la misma medida.

Hay algunas cuestiones que me gustaría saber, aunque el señor Diputado Rossi es un maestro en estas cosas y ha hecho una disquisición casi puntillosa de lo que vamos a preguntar. De todas formas para que conste en la versión taquigráfica y para hacer un seguimiento de lo que estamos apostando, me gustaría saber las causas de esta subasta. Es un tema grueso, quizá esté muy explicitado, pero me parece que es una forma de ordenar el tema. Respecto a la proyección, me parece excelente la pregunta del señor Diputado Rossi, es decir, cuáles serían las consecuencias, qué es lo que se proyecta y a que tiende realmente. Al respecto sabemos y creemos que una de las principales causas debe ser la falta de competencia que hoy tiene el Aeropuerto ya que, como dijimos, el Estado filosóficamente no puede contar con esos recursos para poderlo poner a ritmo de acuerdo con lo que requieren las circunstancias. Según lo que leí, me parece que esa falta de competencia es porque también hay una carencia de infraestructura lo cual hace insuficiente el servicio y lo encarece tremendamente.

También quisiera saber a qué se deben los costos elevados de las tasas de embarques que se supone son las más altas en la región y si este impacto lo vamos a ver mitigado una vez que comience a operar la modalidad después de la subasta.

Son muchas las preguntas pero con el ánimo de poder recibir los aportes que nos puedan brindar, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- El enfoque de la situación fue muy bien expresado por mis compañeros del Encuentro Progresista-Frente Amplio. También son importantes las precisiones que hizo la señora Presidenta.

Quisiera agregar que el órgano de control no cumple con lo que en realidad se ha podido hacer, inclusive en otras dependencias del Ministerio que le ha dado cierto resultado; no es que yo esté de acuerdo. Pero es bien sabido que el órgano de control, por ejemplo, del transporte carretero -con la participación de los transportistas carreteros, de los gremios de camiones- han tenido un gran éxito en la medida que son los propios actores los que hacen hasta de cuerpo inspectivo. Me llama la atención esta fórmula que viene repitiendo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en casi todos los ámbitos del transporte, porque no debemos olvidar que la Terminal empieza allí, luego sigue la mega-concesión en donde hay una similitud muy grande, no solo de la filosofía respecto a la cual no estamos de acuerdo, sino también de la instrumentación que estas cosas tienen. Entonces, pienso que si estamos ante esta situación ¿por qué el órgano de control es tan reticente a integrar en su cuerpo a, por ejemplo, actores fundamentales como la Cámara de Comercio de Aeronáutica? Como bien dijo la señora Presidenta, me pregunto cómo quienes trabajan allí no tienen un juego más democrático como para poder lograr quizás los dislates que, a mi juicio, estas cosas indudablemente tienen. Ahí el Estado iba a perder la soberanía para manejar estas cuestiones, más allá de que las bases que nos puedan expresar ustedes y la profundidad que esto pueda tener, pueda decidir lo contrario, porque al respecto recuerdo haber leído algo.

En el juego de mercado como se libran hoy todas las obras que impulsa el Ministerio, parecería que el mercado es la gran panacea, aunque en este momento la mega-concesión no está dando resultado y hay serios problemas. Si bien es cierto que respecto a la Terminal de Contenedores estamos asistiendo a una cuestión que me parece muy interesante y para no cerrarnos en nuestras visiones, hay variables que debemos tener muy en cuenta ya que están en marcha estas reglas de juego para el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Entonces, a la serie de preocupaciones que se plantearon aquí, agregaría desmenuzar el papel del órgano de control, las limitaciones que tiene y por qué las tiene en cuanto a su participación.

SEÑOR BONELLI.- Me va a ser un poco difícil contestar una a una las interrogantes de los señores Diputados. Simplemente, les puedo expresar que esta Comisión es técnica y que, por lo tanto, no manejó en ningún momento objetivos estratégicos que son fijados por el superior Gobierno, por el Poder Ejecutivo. A nosotros se nos dio una directiva concreta que tradujimos en el contrato de gestión integral o en el pliego de condiciones; lo hemos llamado de muchas maneras. Allí se determina que quien gane la subasta de las acciones de la Compañía Puerta del Sur Sociedad Anónima, va a tener que cumplir con ese contrato de gestión integral. Podríamos decir que esas son las bases que se pueden establecer en una licitación normal del aeropuerto, como la que se hizo y quedó trunca años pasados.

¿Pero cómo llegamos a desarrollar ese contrato de gestión integral? No fue de un día para otro. Allí hay muchos años de trabajo y de investigación de consultoras internacionales que vinieron, estudiaron el flujo de pasajeros, el flujo de carga, las condiciones meteorológicas y un sinfín de elementos que se juntaron y dieron base al plan maestro con el que empezamos a trabajar. Se comenzó a trabajar con un plan maestro que se desarrolló en el año 1994 y luego nosotros le hicimos un ajuste en el año 2000 o 2001. Entonces, partimos de bases ciertas y científicas. A partir de allí el Poder Ejecutivo diseñó el objetivo estratégico y nosotros diseñamos lo que se podrían llamar los objetivos tácticos, que indican cómo hacer lo que el Poder Ejecutivo nos indicó.

El camino que elegimos fue, ni más ni menos, que el dispuesto por el Poder Ejecutivo y para ello integramos todo ese cúmulo de conocimiento que teníamos en el contrato de gestión integral. Allí establecimos, en primer lugar, que el que gane esa concesión de Puerta del Sur Sociedad Anónima, deberá hacer una pista, que viene a ser la principal del Aeropuerto Internacional de Carrasco, orientada 60º-240º, alargarla y hacerla de nuevo, inclusive con nueva visualización. Es decir que lo primero que tendrá que hacer el individuo o la empresa que subaste esa sociedad anónima será la pista. En segundo término, deberá trabajar en el proyecto ejecutivo de terminal de carga, al que se le suma Puerto Libre. Luego también deberá trabajar durante un período aproximado de cuatro años en el proyecto ejecutivo de la terminal de pasajeros. Todo esto lo deberá hacer a lo largo de determinada cantidad de años y para una explotación de veinte años.

Todos estos datos que estoy dando están en la página WEB de DINACIA, se han publicitado por todos los medios posibles y son datos técnicos a los que cualquier ciudadano de este u otro país puede tener acceso y consultar.

¿Por qué llegamos a esto? Porque el Poder Ejecutivo nos dio directivas en ese sentido. Quiero contestar lo expresado por el señor Diputado Castromán Rodríguez que dijo que la administración del Aeropuerto era poco eficiente. Me permito discrepar con él porque creo que en la medida en que hemos recibido directivas concretas del Poder Ejecutivo hemos trabajado en el sentido que se nos ha indicado. Para responder puedo decir, por ejemplo, que tenemos un centro de control de tránsito aéreo que es modelo en América; desde el año 2000 hasta ahora hemos construido, junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, una pista que se llama secundaria pero que en realidad va a quedar de primera categoría, para operaciones de instrumentos de primera categoría, con iluminación, luces de aproximación y sistema electrónico de aproximación de última generación. Hemos invertido, hemos trabajado y hemos logrado realizar el contrato de gestión integral que constituye las bases. Las bases que solicitaba el señor Diputado Castromán Rodríguez están allí y eso es lo que el Estado quiere, porque mediante decretos el Poder Ejecutivo ha hecho suyo nuestro trabajo. Las expectativas de evolución están dadas por el tráfico comercial que exista en el país en la medida en que genere riquezas, que la región se desarrolle, que se calmen los atentados y la agresión internacional -como la de los atentados del 11 de setiembre- y esta nueva enfermedad que ha aparecido en el mundo, que lo que hacen es retraer el mercado.

En primer lugar nosotros confiamos en el país y en la región y creemos que esto se va a desarrollar. Inclusive, cuando hicimos el estudio de la escala de desarrollo el aeropuerto, pensamos sobre un desarrollo pesimista, pero necesariamente ese desarrollo -aunque se piense de manera pesimista- va a más, es decir que va a incrementar el movimiento de carga y de pasajeros. Creo que cualquiera que se enfrenta a un problema de esta naturaleza tiene que esperar que la situación mejore, porque si no ¿qué es lo que va a pasar? Entonces, lo que se plantea es en base a haber recogido durante años las necesidades del usuario, pero el usuario no son las compañías de aviación sino el pasajero. Ese es el objetivo de todos nosotros: satisfacer las necesidades del

pasajero; ese es el objetivo de la Organización de Aviación Civil Internacional y de cualquier administración aeroportuaria. Nosotros queremos que el pasajero sea el mejor resarcido de todo esto.

Por supuesto que hemos recibido quejas de los pasajeros manifestando que la terminal es insuficiente, poco práctica, poco eficiente, y realmente tienen razón: es una terminal que hizo hace cincuenta años y nunca hemos podido -salvo algunos retoques que los señores Diputados conocen tan bien como yo- "aggiornarla" y mejorarla. Para eso trabajamos, los datos técnicos están a disposición e inclusive quienes me acompañan, cada uno en su área, saben infinitamente más que yo y pueden contestar preguntas concretas en cuanto a por qué llegamos a ciertos valores o a determinada dimensión de terminal. Yo podría contestar por qué queremos una pista de tres mil metros, porque hasta eso se nos ha objetado. En realidad necesitaríamos una pista de cuatro mil metros, pero somos conscientes y creemos que con una pista de tres mil metros recapada y hecha a nuevo, será suficiente para los aviones de transporte de carga, que son los que más utilizarían esa pista pues necesitan el peso máximo de "décollage" permitido por aeronave para operar. Esa pista es lo mínimo que podemos ofrecer al transportista. El transportista saca los productos que se fabrican en el país y a ellos les tenemos que dar un servicio adecuado para que puedan desarrollarse, tener bodegas y contar con compañías que se arrimen a este país porque entiendan que tienen las garantías suficientes, desde el punto de vista técnico, para poder operar.

El señor Diputado Domínguez se refería al órgano de control. Este va a funcionar a nivel de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y su aporte será el de los técnicos que han trabajado y que probablemente se encuentren entre los aquí presentes -no lo sé porque serán nombrados por el señor Ministro de Defensa Nacional o por el Poder Ejecutivo-; inclusive el Director Nacional -que en este momento soy yo- será quien presida ese órgano de control. Pero vamos a trabajar con el objetivo de lograr la máxima eficiencia y que el pasajero esté atendido y cuidado lo mejor posible.

He leído la versión taquigráfica correspondiente a lo que planteó la Cámara de Comercio de la Aeronáutica; de hecho yo recibí a esa delegación en mi despacho y me plantearon lo mismo, por lo que son consecuentes en ese sentido. Yo les expliqué que nosotros no podíamos tener a ellos de un lado porque, acto seguido, también iba a querer estar representado el concesionario. Eso se va a transformar en algo en lo que nosotros vamos a tener que estar separando intereses.

Por eso se eligió este método de la Unidad de Control, para que sea juez, y no juez y parte.

Creemos que estamos en el camino correcto -aunque podemos estar equivocados- y que nuestros consejos y asesoramiento fueron los de crear este Organo de Control, para que funcione de esta manera.

Los señores de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica no estarán desprotegidos porque ellos hoy tienen una instancia y la utilizan; me refiero al Comité de Usuarios.

Ellos, aquí, en esta instancia, cuando vienen a plantearlo, la minimizan totalmente, pero ahora, en este momento, ellos la utilizan; la preside el señor Director de Aeropuerto, y en la Cámara de Usuarios están presentes todas las compañías y todas las Cámaras. Ahí plantean sus necesidades, y nosotros tratamos de resolverlas.

Como se podrán imaginar los señores Diputados, nosotros queremos que vengan las compañías de aviación, pero no pueden decir que las compañías de aviación no vienen porque el aeropuerto es un desastre. ¡No! Yo creo que las compañías de aviación no vienen por razones económicas. Y si la razón económica mejora, puedo asegurar que las compañías vendrán.

Los precios tampoco son exorbitados, no están por fuera de lo normal.

Espero haber contestado las inquietudes, y que los señores Diputados formulen preguntas técnicas para que nosotros podamos contestar puntualmente, porque esto es muy extenso.

SEÑOR ROSSI.- Quisiera saber a qué precios se refiere el Brigadier Bonelli.

SEÑOR BONELLI.- Podríamos llamar precios a todo lo que un usuario paga por los servicios; podemos hablar de precios de aterrizaje, precios de sobrevuelo, precios de estacionamiento de aviones,

precios de tasa de embarque. Inclusive, los precios y cómo se regulan, nosotros los publicamos en los anexos.

SEÑOR SCASSO.- Los precios pueden ser clasificados en base a dos o tres tipos de precios

¿Por qué decimos que hay tres tipos de precios? Hay uno que pagan las compañías de aeronavegación, por ejemplo, la tasa de aterrizaje; hay otros precios que pagan los usuarios: la tasa de embarque; y hay otro tipo de precio que lo pagan los particulares, es decir, quien desee poner un quiosco, publicidad o alquilar un hangar.

También decimos que se pueden clasificar en dos tipos de precios porque hay unos que están regulados -la homologación del precio es por parte del Poder Ejecutivo- y otros que se fijan en una libre negociación entre el particular y el concesionario.

Los valores de las tasas de aterrizaje y las de embarque son homologadas por el Poder Ejecutivo; los precios que tienen que ver con la parte comercial, dependen de la libre negociación entre el concesionario y el particular, pero deben estar -de acuerdo con lo que establece el pliego- regidos por un criterio de razonabilidad que lo enmarque dentro de los precios de plaza para similares prestaciones.

SEÑOR ROSSI.- ¿Los servicios que reciben las aeronaves están incluidos en alguno de los tres tipos de precios que definió el doctor Scasso?

SEÑOR SCASSO.- Es una buena pregunta porque, precisamente, ahí está la prueba de que la Cámara de Aeronavegación fue escuchada, sin necesidad de estar en el Órgano de Control.

El concesionario no va a administrar el servicio en tierra a aeronaves. Y no lo va a hacer porque, escuchando el planteamiento de las empresas, el Poder Ejecutivo emitió un decreto a través del cual se excluye de este procedimiento al servicio en tierra de aeronaves. Las empresas pueden autoprestarse o acogerse a la libre prestación. Una empresa determinada puede decidir traer sus equipos, se autopresta y no le paga nada a nadie -ni al concesionario ni a un tercero-, puede contratar a cualquier particular, no el concesionario, ese servicio, o bien puede contratar al concesionario.

Esta fue una solución que se adoptó después de escuchar los pedidos de las empresas.

¿Quedó claro?

SEÑOR ROSSI.- De esto tengo una historia bastante más complicada.

Es indudable que la resolución respecto a la posibilidad de libre servicio es relativamente reciente, después de toda una larga experiencia de prestación de servicios: primero de responsabilidad de PLUNA, luego la concesión a CANDYSUR y, actualmente -más allá de las disposiciones vigentes, que otorgarían esa libertad de servicio-, la libertad de servicio está condicionada por los costos fijos, que con las frecuencias de servicios que algunas compañías tienen, hacen impensable la posibilidad de instalar un servicio propio.

Por lo tanto, la historia es algo más compleja, pero me llama mucho la atención que este aspecto, y no otros, se haya excluido del llamado.

Yo sigo reiterando la posibilidad de que nos hagan llegar la documentación -más allá de lo que ya está publicado-, para tener idea del conjunto del llamado, para realmente entender cómo es que funciona esto.

SEÑOR SILVEIRA.- Quisiera que el Brigadier Bonelli me aclarara lo siguiente. ¿Tenemos a los usuarios en el Organo de Control con voz y sin voto y luego los tenemos en un Comité de Usuarios, que vendría a ser un asesor de ese organismo?

SEÑOR BONELLI.- No. En el Organo de Control no están representados. Ellos están representados en un Comité de Usuarios que funciona a nivel del aeropuerto: son los usuarios del aeropuerto. Obviamente, las compañías aéreas ahí están representadas y también ahí manifiestan sus inquietudes.

Como bien decía el doctor Scasso, se reflejó el hecho de que se escuchan las inquietudes, porque desde hacía mucho tiempo nosotros veníamos con que el servicio en tierra de las aeronaves era demasiado caro y con que había estudios comparativos que demostraban eso. Por esta razón, a través del Decreto Nº 280, de 2002, se liberalizó el servicio de prestación en tierra de aeronaves.

El señor Diputado bien lo dijo: el problema es que las compañías aéreas no pueden traerse los equipos y cumplir con las normas de seguridad y las que exigirá la autoridad aeronáutica de este país porque es muy oneroso para la operación de uno o dos aviones.

Pero, en el mismo sentido, tenemos que decir que la compañía que realmente se constituya -como la actual-, deberá prestar un servicio integral las 24 horas del día durante los 365 días del año. Además, tiene la obligación de atender todo tipo de avión.

Entonces, es cierto que los equipos de apoyo en tierra a aeronaves son muy caros, y muchas veces son específicos. Por ejemplo, si va a operar un 747-400, que es el avión crítico que nosotros hemos diseñado en nuestro aeropuerto -prácticamente es uno de los más grandes del mundo-, debe tener determinada capacidad de servicios. La tijera, que es lo que sube el contenedor hasta la nariz del avión, es muy especial, que se acaba de incorporar a fines del año pasado. Costó, aproximadamente, medio millón de dólares. El inversor, obviamente, no puede. Es un tema muy complejo; se dice que todo el mundo se de el servicio. Está bien; el espíritu fue ese. Si las compañías de aviación presionan tanto, dicen que es caro, que no se puede, pero tienen el servicio, liberalicémoslo y que cada cual se lo de. Hasta ahora nadie lo ha pedido.

(Interrupción del señor Diputado Rossi)

——Pero pueden hacerlo, señor Diputado. Inclusive, pueden hacerlo no con un alcance universal; pueden decir: "Yo quiero dar el servicio a un "Boeing 737". Hasta ahora nadie lo hizo. Pero una cosa es cierta: que este Decreto determinó que el precio del servicio fuera a la baja y se logró el objetivo. Los servicios que se prestan en el aeropuerto son más baratos que hace un año.

SEÑOR SILVEIRA.- El año pasado recibimos esta delegación también para ocuparnos de los servicios de tierra.

Tenemos el planteamiento puntual de un ciudadano, Carlos R. Santa María, que al amparo del artículo 30 de la Constitución, se presentó ante esta Comisión a los efectos de que le evacuáramos una consulta que yo trasladaría a los visitantes. Pregunta concretamente quién realiza el acto de la subasta como rematador y qué papel juega la Asociación de Rematadores en esta instancia, ya que él hace mención en una nota -que, seguramente, ustedes también habrán recibido-, a una norma que ampararía esa profesión. Como esta Comisión tiene la obligación, en el marco en el que fue hecho ese planteo, de dar respuesta a este ciudadano, nada mejor que conocer la versión oficial de nuestros visitantes con respecto a cómo se va a hacer.

SEÑOR MEDINA.- Quiero ampliar parte de los fundamentos de por qué al discutir la integración del Organo de Control se optó por este mecanismo. Debo decir que, evidentemente, para este tipo de concesiones y de inversiones las líneas aéreas son potenciales interesadas, lo cual llevaría a un mecanismo de control muy complejo.

Por otra parte -y si bien no es un área de nuestra competencia estricta-, quiero aclarar al señor Diputado que el Organo de Control de transporte carretero es para buscar la formalidad e informalidad del sector; no tiene nada que ver con el Organo de Control que concesiona la ejecución de la explotación y administración de las obras públicas ni con el Organo de Control que gestiona los pesajes. Esto no hace más que rescatar la bibliografía que hay al respecto en materia de concesiones, ya sea en instituciones del Estado o, por ejemplo, en el Gobierno Departamental, como puede ser la construcción de obra pública bulevar Batlle y Ordóñez en la que el Organo de Control no está integrado por los usuarios transportistas. Tengo el documento acá, pero no vale la pena leerlo, además no es competencia de la Comisión Técnica, aunque sí lo es poder explicar por qué se pensó eso. En realidad, contrario a lo que decía el Diputado Castromán Rodríguez, hubo más de ciento cincuenta preguntas respondidas en cuanto a los intereses y muchas de esas eran de potenciales líneas aéreas interesadas en participar en el proceso de subasta. Y creo que sería importante -como bien dijo el Brigadier- que, como Comisión Técnica que somos, nos detuviéramos en los instrumentos que como tal los técnicos dan a la Unidad de Control para que eleve al Poder Ejecutivo de turno a fin de tomar las medidas frente a un

concesionario que incumpla. Y a eso me refiero al hablar de qué significan los instrumentos de subasta, las exigencias de garantía, la toma previa a la concesión, el seguimiento -como bien dijo el señor Diputado Rossi- de las acciones de los concesionarios. Es importante que una Comisión Técnica pueda producir esto como instrumento para controlar una concesión tan importante para el país como lo es esta.

SEÑOR MAESO.- En cuanto al papel que puede corresponder a los profesionales rematadores en este procedimiento de subasta, aclaro que la Comisión consideró esto en dos oportunidades. Primero, a través de un planteamiento general que presentó la Asociación de Rematadores, y luego con respecto a la petición a que hizo alusión el señor Diputado.

En ambas oportunidades la Comisión analizó este asunto desde el punto de vista técnico jurídico. Las conclusiones a las que arribó y que fueron puestas a consideración del Poder Ejecutivo para dar respuesta formal a esos dos planteamientos son las que voy a mencionar a continuación.

Como se sabrá, el procedimiento de subasta previsto en la ley de reactivación económica, refiere a un mecanismo específico, que es el de oferta pública, y a la normativa del mercado de valores, por imperio de la propia ley de reactivación económica. El Poder Ejecutivo, siguiendo ese lineamiento dado por el Poder Legislativo, reglamentó el procedimiento acudiendo a las normas específicas del mercado de valores, en las cuales la norma general sobre el mercado de valores refiere a una serie de agentes que intervienen en esa operativa, dentro de los que no están considerados los profesionales rematadores, que tienen otra normativa general que no es incompatible, ya que esta es una normativa sobre un aspecto especial que es el tema de la venta y transacciones sobre valores en ese mercado en particular. En función de esa consideración de tipo jurídico, la Comisión concluyó que este mecanismo no podía ser llevado adelante por otras personas que no fueran las involucradas en el elenco de agentes del mercado de valores, en el que no están incluidos los rematadores. Esa es la conclusión a la que arribamos a partir de un análisis jurídico.

SEÑOR ROSSI.- No entendí bien. ¿Quién interpretó la ley, la reglamentación, la normativa que rige el mercado de valores y llegó a esa conclusión? ¿Fue la Comisión Especial?

SEÑOR MAESO.- Ante los dos planteamientos concretos, el de la Asociación de Rematadores y en forma coincidente la petición particular dl profesional rematador mencionado, la Comisión examinó, con un criterio jurídico, tanto la normativa general que rige esta subasta como el decreto reglamentario que aprobó el Poder Ejecutivo, y elevó a consideración de dicho Poder esas conclusiones que, en definitiva, constituyen un dictamen técnico.

SEÑOR ROSSI.- ¿La decisión ya se había tomado y, posteriormente, hubo este tipo de planteamientos o recursos, y entonces la Comisión analizó y sacó las conclusiones que usted menciona?

SEÑOR MAESO.- Exacto. Fue así; el primer planteamiento que se suscitó con respecto a esta cuestión fue un recurso administrativo presentado por la Asociación de Rematadores que se instruyó con el asesoramiento de la Comisión y, con posterioridad se presentó una petición administrativa particular a que aludimos en diversas ocasiones en este recinto sobre la que también el Poder Ejecutivo solicitó asesoramiento de la Comisión.

SEÑOR ROSSI.- Voy a solicitar los antecedentes y la conclusión mencionada.

SEÑOR MEDINA.- Quiero insistir en lo que a juicio de la Comisión son las fortalezas que puede tener este documento y las herramientas que se otorga a esa Unidad de Control que debe asesorar al Poder Ejecutivo para que este adopte decisiones frente a las causales de incumplimiento, o no, de un futuro concesionario.

La semana pasada, en la Cámara de Senadores -felizmente, quizás- se nos decía que este pliego era demasiado exigente, a lo cual nosotros respondimos que era un documento demasiado rígido porque recoge todas las experiencias; además de la labor técnica, cualquiera de nosotros, como ciudadano, trata de defender las situaciones estratégicas del país. A grandes rasgos -para facilitar lo que puede ser la lectura y las preguntas específicas-, el mecanismo es de subasta y tiene una base mínima en el entorno de los

US$ 15.000.000. Automáticamente, en el acto de subasta, hay que depositar el 20% de esa garantía mediante cheque efectivo o letra de cambio -no se acepta otro tipo de instrumento de mercado-; a los quince días hábiles se debe depositar el 80% del total del monto de la subasta, y luego comienza todo un proceso de exigencias al futuro concesionario sin que todavía tome posesión, es decir, sin que todavía cobre un solo peso por la gestión dentro del Aeropuerto. Se le exige la suscripción de un capital de US$ 10:000.000 para esa sociedad anónima, que lo debe integrar en un plazo de ciento ochenta días; previamente debe depositar una garantía de US$ 1:000.000 para poder ejecutar esa garantía y aparte perder los dineros entregados a la subasta si no suscribiera ese capital. Debe presentar una garantía de contratación de operador portuario por un monto de US$ 3:000.000 y, a su vez, presentar el contrato entre el operador aeroportuario y él, sometido a juicio del Ministerio de Defensa Nacional para que lo eleve al Poder Ejecutivo para su aprobación. Para eso tiene un plazo de treinta días. El Ministerio de Defensa Nacional cuenta con veinte días para aprobarlo o no. A su vez, si el operador recibe una denegatoria tiene quince días más para poder modificarla y luego el Ministerio de Defensa también tiene quince días. En eso se expresa claramente en el documento hasta los elementos que debe tener el contrato entre dos particulares, entre ellos las garantías que debe tener el futuro operador a contratar o miembros de esa sociedad de explotación.

Por otra parte, se exige una garantía de realización de inversiones del orden de US$ 5:000.000 que se devuelve en forma escalonada: 60% con la primera recepción parcial de las obras y el 40% restante con la recepción parcial definitiva. No obstante ello, cada una se devuelve porcentualmente a la ejecución de las obras. Es decir, para lo que se denomina Grupo 1 de obras -que es el grupo de pistas; como bien se decía, hoy es la obra más urgente- corresponde al 35% del monto total de esos US$ 5:000.000 y realizadas las pistas se devuelve el 60%. Al año se devuelve la totalidad -como cualquier obra pública- para salvar lo que pueden ser vicios o defectos constructivos.

Por otra parte, hay una garantía de cumplimiento de contrato de US$ 7:500.000, que se devuelve seis meses después del plazo de concesión, es decir, de los veinte años.

Además, quiero rescatar el elemento del canon. El futuro concesionario debe pagar un canon anual de US$ 2:500.000 o la cantidad que resulte mayor. En este caso, el Estado participa con un activo agente de la viabilidad del negocio; son US$ 2:500.000 o US$ 2,3 por unidad de trabajo movida en el aeropuerto. Hablamos de unidad de trabajo movida cuando se refiere a 100 kilos de carga o a cada unidad de pasajero movida.

Esta es, conjuntamente con la terminal de puerto, la única concesión del país en los ámbitos nacionales y departamentales que tiene una cláusula de rescate por interés público. Aparte de las cláusulas usuales de incumplimiento de cualquier concesión, hay una cláusula de rescate por interés público.

Lo otro son las multas. Si uno hace una escala de lo que son las inversiones en un negocio de este tipo, ni que hablar que las multas por incumplimiento debe guardar esa correlación. Hay multas que van desde el apercibimiento leve hasta de US$ 20.000 diarios por incumplimientos y un máximo de US$ 60.000 diarios frente a incumplimientos de gestión, de ejecución de obras y de plazos contractuales.

En el proceso de la página web es de destacar la transparencia que se ha tenido en los datos, al menos de lo que maneja la Comisión en cuanto a la facturación de los distintos concesionarios, la recaudación, el ingreso de pasajeros, poniendo lo histórico y actualizando los datos a febrero de 2003; mañana, que se reúne la Comisión, los datos estarán actualizados a abril de 2003 de todo el universo de negocios que conforma el aeropuerto.

Por otra parte, una cláusula también importante que respecta al documento es la vigencia de todos los contratos que hoy están en explotación con su fecha de expiración respectiva, la cual debe respetar el contratista. Ese es, a grandes rasgos, uno de los elementos salientes que me gustaba destacar de las herramientas que tiene el documento.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Sería bueno hablar de las tasas porque, precisamente, es una de las cosas que pueden hacer viable que funcione o no este aeropuerto.

SEÑOR MEDINA.- Precisamente, hoy la señora Diputada Montaner había hecho una apreciación con respecto a las tasas y si las tasas altas con respecto a la región podían bajar.

Quiero corregir lo que quizás sea un error. Hoy, para los pasajeros internacionales, las tasas del Aeropuerto Internacional de Carrasco son iguales a las de Chile, pero inferiores a las de Ezeiza, que son de US$ 33, y a las de Brasil, que son de US$ 35. La de puente aéreo sí es superior en Ezeiza con respecto a la del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Por otro lado, como bien decía el Brigadier Bonelli, los ingresos que son reglados por el Estado como las tasas de aterrizaje, las de embarque y las de estacionamiento, constituyen el 70% de los ingresos del aeropuerto.

SEÑOR SILVEIRA.- El ingeniero habla de la vigencia o el mantenimiento de los contratos que existen hoy. ¿Esos contratos no sufren ninguna variación o sí la sufren desde el momento en que el operador deja de ser del Estado y pasa a ser un particular? ¿Esos contratos que están en vigencia, entre el Estado y esas empresas, se mantienen como están?

SEÑOR SCASSO.- Quería responder primero al señor Diputado Rossi con respecto al tema de la Bolsa de Valores. El artículo 22 del proyecto de ley, que es la base del procedimiento, establece que la sociedad anónima que al efecto constituya la Corporación Nacional para el Desarrollo podrá subastar sus acciones, las que deben ser nominativas en la Bolsa de Valores en los términos establecidos en la Ley Nº 17.649 de 30 de mayo de 1996 y normas reglamentarias. O sea que en realidad fuimos tomadores de algo que estaba consagrado legalmente.

SEÑOR ROSSI.- La pregunta va dirigida en otro sentido: procura establecer cuál fue el camino o el procedimiento utilizado para decidir quién va a estar a cargo o quién va a ser el que va realizar la subasta. No está cuestionado el origen del camino que se inició -que no depende de ustedes- pero sí cómo se culmina realizando la selección, es decir, quién es el responsable de la subasta y quién la ejecuta.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa aclara que estamos sobre la hora de comienzo de la sesión de Cámara; de continuar con esta reunión, será necesario solicitar no asistir al plenario para no tener la falta. Lo deja a consideración de los señores Diputados.

SEÑOR ROSSI.- De mi parte, creo que lo que necesitamos es la información para luego, en detalle y si hay algo para profundizar, poder hacerlo.

SEÑOR SCASSO.- Según tengo entendido, la operativa es así: se designa por procedimiento de la Bolsa de Valores quién va a hacer la subasta y los diferentes oferentes deberán contactar a un agente de bolsa para que haga la oferta. Los oferentes no pueden directamente presentarse a la subasta; debe hacerse por el mecanismo normal de compra y venta de acciones en la Bolsa de Valores, que es este.

En cuanto a la inquietud del señor Diputado Silveira sobre la vigencia de los contratos, debemos decir que los que se transfieran y deberán ser respetados hasta su fecha de expiración de acuerdo con el régimen de gestión integral serán los vigentes a la fecha de toma de posesión. O sea que si hay un quiosco de revistas, por ejemplo, que a la fecha de posesión tiene un contrato que todavía está vigente, este deberá ser respetado por el concesionario hasta su vencimiento.

SEÑOR SILVEIRA.- No quiere decir que se integre con el negocio. El propietario de ese quiosco tiene un negocio con el Estado ¿sigue en esas condiciones?

SEÑOR SCASSO.- En las mismas condiciones si tiene el contrato vigente.

SEÑOR MEDINA.- Expresamente está contemplado en el artículo 4.1 de la Sección 4. Dice bien claramente que no estarán comprendidos en las referidas acciones aquellos créditos que la DINACIA tenga contra terceros, como es lógico.

SEÑOR SILVEIRA.- Como dijo el Brigadier General Bonelli al inicio del intercambio, este tema escapa en muchos aspectos a las posibilidades de nuestros visitantes en cuanto integrantes de un organismo técnico que ha sido encargado por el Poder Ejecutivo para desarrollar un trabajo puntual. En ese sentido, si la Comisión encuentra que hay preguntas que no hicimos porque hemos entendido

que excederían sus posibilidades de responder, o que nos han quedado en el tintero porque no las pudieron contestar, creo que deberíamos tomar contacto con el Ministerio, que es el que toma las decisiones y las traslada a nuestros visitantes.

Por otra parte, disculpo al señor Diputado Amaro Cedrés y a mí porque tenemos que retirarnos ya que la Cámara tributará homenaje al arquitecto Mieres Muró, figura muy representativa para mi Partido, y debemos estar presentes.

SEÑOR BONELLI.- Quiero decir que en la página "web" www.dinacia.gub.uy pueden obtener toda la información. Están todos los decretos e, inclusive, todas las preguntas que han realizado los interesados y las respuestas que hemos dado los aquí presentes en un régimen de reuniones periódicas.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión agradece la presencia de los integrantes de la Comisión Técnica.

Se levanta la reunión.